VII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 4)
z dnia 11 stycznia 2012 r.

Komisja Infrastruktury (nr 4)

11 stycznia 2012 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Zbigniewa Rynasiewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– informacja Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz Ministra Spraw Zagranicznych na temat Rozporządzenia Unii Europejskiej i Rady ustanawiającego instrument wspierania rozwoju unijnej infrastruktury energetycznej, transportowej i telekomunikacyjnej „Łącząc Europę" (KOM (2011) 665).

W posiedzeniu udział wzięli: **Maciej Jankowski** podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Magdalena Gaj** podsekretarz stanu w Ministerstwie Administracji i Cyfryzacji wraz ze współpracownikami, **Michał Stępkowski** starszy specjalista w Ministerstwie Rozwoju Regionalnego, **Dominik Janlaski** przedstawiciel Biura Bezpieczeństwa Narodowego, **Marzena Rzępouch** specjalista w Ministerstwie Gospodarki oraz **Beata Magrel** przedstawicielka Departamentu Infrastruktury w Najwyższej Izbie Kontroli.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kassel** i **Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych oraz **Grzegorz Gołębiowski** – wicedyrektor Biura Analiz Sejmowych.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Otwieram dzisiejsze posiedzenie Komisji Infrastruktury, które poświęcone jest informacji Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz Ministra Spraw Zagranicznych na temat Rozporządzenia Unii Europejskiej i Rady ustanawiającego instrument wspierania rozwoju unijnej infrastruktury energetycznej, transportowej i telekomunikacyjnej „Łącząc Europę".

Stwierdzam kworum podczas dzisiejszego posiedzenia. Rozumiem, że nie ma innych zgłoszeń co do ewentualnych zmian porządku.

Chciałbym poinformować Wysoką Komisję, że marszałek Sejmu skierował do Komisji projekt ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami oraz ustawy – Prawo o ruchu drogowym – druk nr 109 z taką sugestią, że projekt ma być rozpatrzony na obecnym posiedzeniu Sejmu. Dzisiaj o godzinie 13 odbyliśmy posiedzenie prezydium Komisji. Prezydium proponuje Komisji, aby Komisja podjęła uchwałę o przeprowadzeniu pierwszego czytania tego projektu w dniu jutrzejszym o godzinie 8.15. Projekt przewiduje, między innymi, zmianę terminu wejścia w życie ustawy i przesuwa wejście w życie ustawy, którą wymieniłem, na dzień 19 stycznia 2013 roku. Jest to sprawa znana medialnie, dotycząca motocykli i możliwości uzyskiwania prawa jazdy w kategorii A, jak również kwestii związanych z przygotowaniem wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego do nowych zadań i nowego sposobu przygotowania i przeprowadzania egzaminów na prawo jazdy. Bardzo istotna rzecz. Dlatego też, podobnie jak prezydium, mam nadzieję, że również Komisja przychyli się do tego, abyśmy ten projekt rozpatrzyli na obecnym posiedzeniu Sejmu.

Proszę bardzo, pan poseł Jerzy Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący. Mam takie pytanie, bardziej do prezydium niż do Komisji. Bo tutaj biegną nowe projekty, przynajmniej zaczynamy procedować, można powiedzieć, nad urobkiem Rady Ministrów w tej kadencji. Dzisiejszy punkt oceniam, że też ma ogromne znaczenie nie tylko finansowe dla zagadnień rozbudowy infrastruktury. Mamy szereg

decyzji, które zostały publicznie tutaj zarekomendowane przez nowego ministra. Natomiast zwracam uwagę na to, że Komisja jeszcze się nie spotkała z panem ministrem Sławomirem Nowakiem. Czy takie zaproszenie prezydium skierowało do pana ministra i kiedy możemy się spodziewać takiego merytorycznego spotkania, choćby w świetle tego, co tutaj pan przewodniczący na końcu powiedział o tym akcie prawnym zmieniającym ustawę o kierujących pojazdami oraz ustawę – Prawo o ruchu drogowym?

Bo jeśli słyszę, że wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego są nieprzygotowane, to pamiętam, że skądinąd są również pod wpływem organizacyjnym i, można powiedzieć, nadzorem marszałków. Także tutaj jest wiedza, którą minister konstytucyjny podejmuje po konsultacjach z marszałkami i którą podejmuje samodzielnie. Są tutaj inne propozycje o ogromnym znaczeniu cywilizacyjnym, które są proponowane do odsunięcia w czasie. Elementarz wymaga tego, aby po prostu do takiego spotkania jak najszybciej doszło. Chyba dzisiaj pierwszym ministrem konstytucyjnym, który prezentował jakieś plany ze swojego zakresu, był minister Jarosław Gowin na posiedzeniu Komisji Sprawiedliwości i Praw Człowieka. Jednak dwa miesiące już minęły od powołania nowego Sejmu i trzeba chyba wyciągnąć tutaj z tego tytułu też wnioski dla pracy Komisji.

Jeśli ta praktyka ma być kontynuowana poprzez to, że Komisja nie ma możności skonfrontowania tych zamierzeń i jakiejś dyskusji wstępnej, to też można tak procedować. Zwracam uwagę na to Wysokiemu, a w sprawach organizacyjnych nigdy nieomylnemu, prezydium Komisji, panie przewodniczący Rynasiewicz.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie ministrze. Dwa słowa wyjaśnienia. Jeżeli chodzi o ten projekt ustawy, to myśmy na posiedzenie prezydium zaprosili pana ministra i przybył pan minister Tadeusz Jarmuziewicz. Więc wysłuchaliśmy jego wyjaśnień co do tego, żeby dzisiaj nie dyskutować, tylko wprowadzić do porządku obrad. I prezydium przychyliło się do tej sugestii. Podkreślam do tego, co powiedziałem, że nie jest to projekt rządowy, jest to projekt poselski. Dlatego też zwracam się z taką propozycją do Komisji, ponieważ prezydium przychyliło się do tego, że ze względu na ważność sprawy i przede wszystkim na interes społeczny, na interes obywateli, którzy jeśli tego projektu nie przyjmiemy, to będzie poważny problem dla nich, nie dla nas. Dla nas pośrednio będzie, oczywiście, źle. I to jest pierwsza sprawa.

Druga sprawa natomiast dotycząca tych kwestii związanych ze spotkaniem z ministrem. Więc jutro mamy całe posiedzenie poświęcone naszemu planowi pracy i temu wszystkiemu co chcielibyśmy w najbliższym okresie robić. I, oczywiście, ten głos uważam za bardzo zasadny, ale jeżeli można by było, prosiłbym bardzo, żebyśmy te dyskusje odbyli jutro. Bo celowo mamy posiedzenie Komisji poświęcone tym kwestiom, jak również kwestiom organizacyjnym związanym z funkcjonowaniem samej Komisji. I mamy na to czas po prostu, żeby jutro porozmawiać.

A też na wniosek członków prezydium dzisiejszy punkt jest rozpatrywany. Nie jest to też inicjatywa rządowa. Dzisiejsza tematyka jest to propozycja członków prezydium. I dlatego się dzisiaj spotykamy w tej sprawie, zgoda, że bardzo ważnej i słusznej. Chciałbym nie prowadzić dyskusji, mamy na to czas w dniu jutrzejszym. Proszę jeszcze raz Komisję, aby przychyliła się do propozycji prezydium. Nie jest to projekt absolutnie w jakichkolwiek zapisach związany z polityką. Jest to projekt, który pozwoli naszym obywatelem po prostu lepiej przygotować się do nowej sytuacji. Bo zupełnie inne wymagania będą stawiane przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego i inaczej będzie przeprowadzane przygotowanie do egzaminu i inaczej będą przeprowadzane egzaminy na prawo jazdy. I ludzie muszą się do tego przygotować, musi być czas.

Proszę bardzo, pan poseł Jerzy Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proszę potraktować mój głos jako indywidualny głos członka Komisji. Natomiast to, że jutro przyjmujemy jakiś plan pracy, wchodzą dokumenty pod obrady Komisji Infrastruktury o ogromnie istotnym znaczeniu, powiedziałbym finansowym. W mediach jest szereg wywiadów nowego szefa resortu, gdzie dowiadujemy się o różnego rodzaju sta-

wianych celach, przy okazji czytając gazety. Tak, że jest to pytanie także o pewną powagę prac. Bo ja akurat wyciągam z tego jakieś indywidualne konkluzje.

Natomiast też gwoli pewnego sprostowania. O ile dobrze czytałem wypowiedź pana ministra Sławomira Nowaka, to była w tej sprawie zapowiedź inicjatywy rządowej nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami oraz ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Jak rozumiem, to się w międzyczasie zmieniło. Tak?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

To nie jest pytanie do prezydium. My akceptowaliśmy propozycję poselską i z racji tej, że jest potrzebna ta zmiana, oczywiście, analizowaliśmy to i ze stroną rządową i analizowaliśmy to z Biurem Legislacyjnym Kancelarii Sejmu. I propozycja od tej strony prawnej jest oceniona jako właściwa. Więc jak gdyby to jest nasza inicjatywa; mówię o tych posłach, którzy się pod tą nowelizacją podpisali.

Natomiast jeśli chodzi o to, czy była inicjatywa rządowa w tej sprawie, czy będzie inicjatywa rządowa, to nie wiem czy obecny na posiedzeniu pan minister Maciej Jankowski jest w stanie na to odpowiedzieć. Bo ja nie podejmuję się, nie jestem członkiem rządu. Panie ministrze!

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Maciej Jankowski:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Trudno mi komentować odniesienia się do informacji prasowej. Tym bardziej, że akurat informacje prasowe, na które powołuje się pan poseł Jerzy Polaczek, jakoś nie utkwiły mi w pamięci. Nie mogę tutaj zaprezentować stanowiska resortu w tej materii. Ale, oczywiście, gdyby potrzebne były bardziej szczegółowe informacje, to jesteśmy gotowi na piśmie dostarczyć.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Przy omawianiu projektu na pewno będzie stanowisko rządu. Uważam, że propozycja, aby szczegółowo uzgodnić termin spotkania Komisji z panem ministrem Sławomirem Nowakiem, jest jak najbardziej zasadna i do jutrzejszego posiedzenia, na którym będziemy mówić o planie pracy Komisji, postaram się odpowiedzieć i powiedzieć konkretnie kiedy takie posiedzenie odbędziemy. Proszę być cierpliwym.

Proszę bardzo. Rozumiem, że w sprawie porządku dziennego nie ma głosów. Rozumiem, że też nie ma sprzeciwu co do propozycji prezydium związanej z rozpatrywaniem projektu dotyczącego ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami oraz ustawy – Prawo o ruchu drogowym zawartym w druku nr 109. Nie ma sprzeciwu; bardzo dziękuję wszystkim członkom Komisji.

Przechodzimy do informacji ministra dotyczącej Rozporządzenia Unii Europejskiej i Rady ustanawiającego instrument wspierania rozwoju unijnej infrastruktury energetycznej, transportowej i telekomunikacyjnej „Łącząc Europę”. W tym momencie witam panią minister Magdalenę Gaj, która teraz reprezentuje Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji. Bardzo gorąco witamy panią minister. Wcześniej zawsze reprezentowała Ministerstwo Infrastruktury, ale przyjmiemy i to. I witamy, oczywiście, pana ministra Macieja Jankowskiego, który reprezentuje Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. I wszystkich naszych gości również bardzo serdecznie witamy na dzisiejszym posiedzeniu.

Rozumiem, że rozpocznie pan minister Jankowski; proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Maciej Jankowski:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. 20 czerwca 2011 Komisja Europejska opublikowała komunikat w sprawie wieloletnich ram finansowych na okres 2014-2020 zatytułowany >>Budżet z perspektywy „Europy 2020”<<. W tymże komunikacie przewidziane zostało utworzenie nowego, zintegrowanego, jak określa to komunikat, instrumentu dla realizacji europejskich priorytetów inwestycyjnych w obszarze transportu, energetyki i telekomunikacji. A 19 października 2011 roku został opublikowany już projekt Rozporządzenia ustanawiającego tenże instrument. Instrument został nazwany Connecting Europe Facility, w skrócie CEF, czyli „Łącząc Europę”.

To rozporządzenie, ten projekt, jest powiązany z innymi dokumentami bądź, jak na przykład, projekt Rozporządzenia dotyczący transeuropejskich sieci transportowych, który był opublikowany również 19 października, lub opublikowanymi w innych terminach. Mówię o dokumentach regulujących polityki sektorowe właśnie w tym zakresie, które objęte mają być finansowaniem z tego funduszu czyli w dziedzinie transportu, energetyki i telekomunikacji. Komisja Europejska zapowiadając ten instrument, a później publikując projekt odpowiedniego Rozporządzenia, uważa, iż będzie on jednym z elementów propozycji, które wpisują się w realizację celów strategii zwanej „Strategia Europa 2020" i zastąpi dotychczas używane instrumenty finansowe. W przypadku polityki transportowej głównie chodzi o zastąpienie Funduszu TEN. Mówię głównie, ponieważ także źródłem finansowym, przewidzianym w ramach tego nowego instrumentu, będą, czy przewidywane są, Fundusze Spójności, o czym powiem później, ponieważ akurat stanowi to jeden z głównych powodów niezgody naszego rządu na konkretne przepisy projektowanego Rozporządzenia.

Także zdaniem Komisji, Rozporządzenie ma zapewnić wspólne podstawy prawne i ramy finansowe dla trzech sektorów. Przypominam – dla transportu, energetyki i telekomunikacji.

Jeśli chodzi o cel sektorowy w dziedzinie transportu, to ma on zapewnić głównie usuwanie „wąskich gardeł" i uzupełnienie brakujących połączeń, a w szczególności ma wesprzeć finansowo projekty, które, zdaniem Komisji, po przejściu odpowiedniej procedury, miałyby największą wartość dodaną z punktu widzenia europejskiego czyli Unii jako całości.

Wielkość środków przeznaczona na ten fundusz to jest kwota około 50 mld euro, z czego na transport przewidziane jest 31,7 mld euro. W tych środkach na transport ma być 10 mld euro pochodzących z Funduszy Spójności, które mają być traktowane trochę inaczej niż pozostałe środki przewidziane na transport. Jeżeli chodzi o kwoty przeznaczone na energetykę i telekomunikację, to jest około 10 mld euro na każdy z tych sektorów. Mniej więcej tyle, chociaż oczywiście projekt Rozporządzenia przewiduje precyzyjne kwoty. Ale dla rozumienia proporcji, jakie są poświęcone na poszczególne sektory.

Zgodnie z ustaleniami przyjętymi na poziomie Komitetu Europejskiego Rady Ministrów, ustalono iż kwestie finansowe związane z negocjacjami ram finansowych nie będą omawiane, dyskutowane czy wnoszone na agendę ram sektorowych. Natomiast będzie się tym zajmowała Rada do spraw ogólnych. Także na naszych radach sektorowych, telekomunikacyjnych w przypadku Ministerstwa Infrastruktury, a teraz Ministerstwa Administracji i Cyfryzacji oraz Rady Sektorowej Transportu, nie było to omawiane. Także sprawując prezydencję w Radzie nie wnosiliśmy tego, zgodnie z ustaleniami Komitetu Europejskiego Rady Ministrów. Natomiast, oczywiście, Rada do Spraw Ogólnych się zajęła i za moment przedstawię, jakie tutaj było zainteresowanie.

Chcę tylko jeszcze dodać – kończąc sprawę naszej polityki sektorowej w ramach Rady do spraw Transportu, szeroko rozumianej w ramach Grupy do Spraw Multimodalnych, która jest jedną z grup roboczych prowadzonych przez nas w zakresie polityki transportowej – że 14 listopada 2011 roku nastąpiła jedynie prezentacja tej części Rozporządzenia, która jest poświęcona zagadnieniom transportowym. I nastąpiła taka bardzo ogólna wymiana poglądów w kontekście legislacyjnym.

Chcę tutaj jednocześnie powiedzieć, że niewnoszenie na rady sektorowe zagadnień finansowych związanych z wieloletnimi ramami finansowymi było naszą decyzją, naszego rządu, podjętą na posiedzeniu Komitetu ds. Europejskich. I ponieważ to Polska sprawowała akurat prezydencję w Radzie, wywiązała się z przyjętego zobowiązania, czy uczyniły to poszczególne resorty. Nie wnosiliśmy tego na posiedzenie rad sektorowych.

Natomiast nie można wykluczyć, mimo innego zdania wyrażanego podczas sprawowania prezydencji przez Polskę, że prezydencja duńska spróbuje na rady sektorowe wnieść te zagadnienia. Być może, będziemy mieli do czynienia z dyskusją na tematy finansowe na radach sektorowych. Natomiast Rada do Spraw Ogólnych 15 listopada 2011 roku przeprowadziła debatę orientacyjną i trzeba powiedzieć, że stworzenie nowego instrumentu CEF spotkało się raczej z pozytywną reakcją ze strony państw członkowskich. Aczkolwiek zwrócono uwagę, jak zawsze w takich sytuacjach, na konieczność

doprecyzowania wielu elementów. Podnoszono dyskusyjne części projektu Rozporządzenia, kwestionowano poszczególne przepisy. I to jest zjawisko normalne. Zawsze kiedy jest publikowany projekt dokumentu, szczególnie o takim znaczeniu, podnoszone są na początku tego typu uwagi.

Co jest szczególnie istotne i może bardziej niepokojące z naszego punktu widzenia, to to, że niektóre z państw członkowskich zwróciły uwagę, iż sama kwota przewidziana dla potrzeb tego instrumentu finansowego, jest zbyt duża. Także podnoszono nie tylko kwestie poszczególnych przepisów i rozwiązań funkcjonalnych, ale w ogóle samą potrzebę przeznaczenia określonego poziomu środków na te cele.

5 grudnia 2011 roku, również na posiedzeniu Rady do Spraw Ogólnych, przyjęto raport z postępu prac nad projektem Rozporządzenia. Zgodnie z tym raportem, w odniesieniu do CEF ustalono, iż co prawda cele określone w ramach tego instrumentu zasługują na poparcie, ale Komisja Europejska powinna przedstawić bardziej szczegółowe informacje. Następnie Polska, ale oprócz nas także inne kraje, zresztą nie wszystkie, w związku z czym wystąpiła przeciwko wyodrębnieniu 10 mld euro z Funduszu Spójności. Trzeba powiedzieć, że staraliśmy się zbudować wsparcie dla naszych uwag. Uważaliśmy, że to wyodrębnienie jest niewłaściwe i Fundusz Spójności nie powinien być pomniejszany na rzecz funduszu Connecting Europe Facility, czyli CEF. Ale też jeszcze za moment powiem dlaczego i jakie argumenty tutaj wysuwamy.

Również jeżeli chodzi o nacisk funduszu na tak zwane innowacyjne instrumenty finansowe, które należałoby bardziej wykorzystać, wiele krajów stwierdziło, że chociaż rzecz jest warta rozważenia i kierunek jest może słuszny, ale przed podjęciem ostatecznych decyzji należy lepiej przeanalizować istniejące instrumenty finansowe, dokonać być może przetestowania proponowanych rozwiązań w programach pilotażowych i bardzo dogłębnie rozważyć, czy rzeczywiście Unia i poszczególne kraje członkowskie mogą sobie pozwolić na szerzej zakrojoną inżynierię finansową w sytuacji ogólnego kryzys zadłużeniowego, z jakim borykają się kraje europejskie.

Na koniec kilka informacji czysto formalnych. Chcę powiedzieć, że z punktu widzenia naszego rządu resortami wiodącymi w odniesieniu do stanowiska rządu do funduszu CEF, jest Ministerstwo Spraw Zagranicznych oraz Ministerstwo Rozwoju Regionalnego. Nasze dwa resorty, czyli resort transportu, budownictwa i gospodarki morskiej oraz administracji i cyfryzacji, pełnią rolę wspomagającą dostarczając informacji i proponując określone części stanowiska istotne z punktu widzenia naszych resortów.

Jednocześnie jakby w tym miejscu chciałbym państwa przeprosić za nieobecność na posiedzeniu Komisji przedstawicieli Ministerstwa Spraw Zagranicznych. Ze względu na przekazywanie przez Polskę uroczyście Duńczykom prezydencji w Radzie, uniemożliwiło to ich obecność. Mam upoważnienie ministra Mikołaja Dowgielewicza, żeby także w imieniu Ministerstwa Spraw Zagranicznych prezentować stanowisko naszego rządu, choć oczywiście w przyszłości zarówno Ministerstwo Spraw Zagranicznych, jak i Ministerstwo Rozwoju Regionalnego powinny być obecne, ponieważ one są właściwe do tego dokumentu i one prowadzą rozmowy, nie my.

Stanowisko rządu zostało przyjęte 25 listopada ubiegłego roku, a 21. tego miesiąca zostało rozpatrzone przez sejmową Komisję do Spraw Unii Europejskiej.

Jeżeli można teraz odnieść się do stanowiska rządu, które zostało przyjęte przez Komitet ds. Europejskich, a następnie przedstawione Komisji do Spraw Unii Europejskiej. Rząd polski zgadza się z koniecznością realizacji celów nowego instrumentu finansowego CEF. Uważa, iż stworzenie go jest ciekawą propozycją, choć wcześniej były dyskutowane na posiedzeniu Komitetu do Spraw Europejskich i w różnego rodzaju uzgodnieniach międzyresortowych kwestie tak zwanych funduszy branżowych. Ostatecznie uznaliśmy, że taki instrument zasługuje na zainteresowanie i jego cele godne są wsparcia.

W stanowisku rządu wskazujemy także na konieczność zapewnienia spójności pomiędzy tym projektem a innymi projektami sektorowymi. Wspominałem wcześniej, że tego samego dnia 19 października był opublikowany projekt rozporządzenia o transeuropejskich sieciach transportowych. Podobnie mamy dokumenty o transeuropejskich sieciach telekomunikacyjnych, jest też problem sieci energetycznych. Trzeba te wszystkie dokumenty czytać razem, widzieć je razem oraz podczas negocjacji, które odbywają

się na posiedzeniu bądź Rady ds. Ogólnych, bądź na posiedzeniach rad sektorowych; trzeba pamiętać o tym, że one muszą być konstruowane spójnie. Podkreślamy w stanowisku, że nie można tego Rozporządzenia o funduszu CEF traktować oddzielnie.

Oczywiście, co do poszczególnych rozwiązań, co do mechanizmów koordynacyjnych, a szczególnie co do tego, o czym mówiłem, czyli związku tego funduszu z polityką spójności, tutaj po raz kolejny powtórzę – mamy ogromne wątpliwości. Uważamy, że niewłaściwe jest korzystanie z Funduszu Spójności dla zasilania tegoż funduszu, chociaż ta regulacja przewiduje, że z tej części funduszu, który pochodzi z Funduszu Spójności, korzystać by mogły tak zwane nowe kraje unijne. Czyli on nie byłby na zasadach ogólnych, inne byłyby zasady partycypacji w kosztach inwestycji oraz na inne potrzeby by były przeznaczone. Tym niemniej uważamy, że Fundusz Spójności się sprawdził, polityka spójności zapewniła możliwość, w przypadku infrastruktury komunikacyjnej, finansowania inwestycji.

Tu chcę powiedzieć, że z Funduszu TEN istniejącego w tej chwili, Polska korzysta w niewielkim stopniu, czasami na prace studyjne. Głównym źródłem finansowania naszych inwestycji jest polityka spójności, Fundusz Spójności i fundusze regionalne. Uważamy, że to się sprawdza i dlatego nie widzimy powodu, żeby część funduszy z polityki spójności przenosić do nowego mechanizmu CEF.

Wskazujemy także, iż szczegółowe cele określone w projekcie Rozporządzenia wskazują na brak jakichś jasnych koncepcji czy jasnego pomysłu odnośnie do wyboru projektów. Bo, z jednej strony, wprowadza się mechanizm grantów, z drugiej strony, mamy wrażenie, że te jakby grupy projektów czy grupy potencjalnych inwestycji w różnych rodzajach sektorów zostały wybrane dość przypadkowo, w sposób nieprzemyślany. Uważamy, że tutaj trzeba jeszcze wiele wysiłku, żeby kraje członkowskie posiadały pełną jasność, jakie inwestycje są przez Komisję Europejską preferowane.

To jest jeszcze oczywiście kwestia w jakim stopniu one będą realizowane, czy w ogóle są możliwe do realizacji. Ale to jest już inne zagadnienie.

Jeżeli chodzi o część transportową, to Komisja Europejska odwołała się w projekcie Rozporządzenia do tak zwanych korytarzy sieci bazowej. Korytarze sieci bazowej, to kategoria połączeń komunikacyjnych wprowadzona w Rozporządzeniu o transeuropejskiej sieci transportowej. To jest kategoria, co do której wprowadzenia Polska się nie zgadza. Ponieważ to nie dotyczy tego projektu tylko innego projektu, ale muszę powiedzieć na ten temat dwa słowa, żeby było to klarowne.

Transeuropejska sieć transportowa powinna być określana na nowo mniej więcej co pięć lat. W związku z czym, mając ten termin w pamięci, w 2009 roku rozpoczęła się debata pomiędzy państwami członkowskimi, jaki kształt ma przyjąć ta transeuropejska sieć transportowa. Przypominam, że obecnie trudno w ogóle mówić o sieci; mamy do czynienia z poszczególnymi połączeniami komunikacyjnymi, które, mówi się, że mają charakter transeuropejskiej sieci, ale, tak naprawdę, są to niepołączone ze sobą szlaki komunikacyjne. W przypadku Polski to jest Via Baltica oraz połączenie drogowe i kolejowe Północ-Południe prowadzące z grubsza od Trójmiasta do przejścia granicznego w Cieszynie.

I kiedy trzy lata temu rozpoczęła się debata nad nowym kształtem transeuropejskiej sieci transportowej, to Komisja Europejska, która bardzo intensywnie uczestniczyła w debacie, zbierała stanowiska państw członkowskich co do kwestii podstawowej, czy kraje członkowskie chcą zachować taki kształt sieci, jak obecnie, a więc najważniejsze linie komunikacyjne, czy też spróbować stworzyć właśnie sieć. Chodzi o zintegrowany system połączeń, który zapewnia całej Unii Europejskiej oraz sąsiadom Unii Europejskiej możliwie optymalny transport osób i towarów.

Pytania przesłane krajom członkowskim przewidywały też dwojaki kształt sieci, jeżeli ona miałaby być siecią zintegrowaną. Jedna możliwość była taka, że sieć będzie siecią dwupoziomową, wyróżniającą sieć bazową, czyli główne połączenia łączące poszczególne państwa europejskie oraz centra europejskie z sąsiadami. I drugi poziom, to sieć uzupełniająca zwana siecią kompleksową, która nie ma już takiego charakteru tranzytowego, ale zapewnia każdemu regionowi w Europie połączenie z siecią bazową, czyli z głównym szkieletem komunikacyjnym.

Dyskusja nad tymi pytaniami była bardzo gorąca i ostatecznie przyjęto, że kształt transeuropejskiej sieci transportowej ma być oparty o dwa poziomy czyli o sieć bazową i o sieć kompleksową. Następnie rozpoczęły się dyskusje jakie połączenia włączyć do tych sieci itd. Państwu przedstawiłem nasze stanowisko. Muszę powiedzieć, że nasze propozycje w zasadzie zostały zaakceptowane i zostały umieszczone w projekcie Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady.

Natomiast, niezależnie od sieci bazowej i sieci kompleksowej, co do których kształtu jesteśmy – powiedzmy, z grubsza, bo mamy uwagi, usatysfakcjonowani – pojawiło się pojęcie korytarzy sieci bazowej. Komisja Europejska twierdzi, że to nie jest trzecia kategoria połączeń komunikacyjnych, tylko są to przykładowo wybrane, najbardziej istotne szlaki tranzytowe. Naszym zdaniem jednak, wprowadzenie korytarzy sieci bazowej jest, tak naprawdę, wprowadzeniem, i to bez konsultacji z krajami członkowskimi, trzeciej kategorii połączeń, kategorii, która, z punktu widzenia Komisji, jest jak najbardziej interesująca, jak widzimy z projektu Rozporządzenia, który dzisiaj omawiamy, do której to kategorii mają być głównie kierowane środki finansowe z nowego instrumentu CEF.

Chcę jeszcze powiedzieć, że w stanowisku rządu wobec tamtego projektu Polska jest przeciwna, przeciwna istnieniu takiej kategorii połączeń komunikacyjnych, które określamy jako korytarze sieci bazowej. Oczywiście, jak to zawsze w stanowisku rządu, gdyby to nawet nie udało się, bo jesteśmy jednym z krajów członkowskich, a nie jedynym. Więc gdyby nie udało się jakoś doprowadzić do wycofania takiej kategorii z projektu Rozporządzenia, to na pewno już nie możemy się zgodzić na taki wybór korytarzy. Ale to jest już na dalszą dyskusję.

Wracając do naszego projektu Rozporządzenia. Jak państwo widzą z tego, co przedstawiłem, wskazanie priorytetów inwestycyjnych, które by umożliwiły korzystanie z tego nowego instrumentu finansowego CEF – właśnie korytarzy sieci bazowej, z którymi to korytarzami jako nową kategorią, nieuzgodnioną wcześniej z państwami członkowskimi, nie zgadzamy się, już daje wątpliwość. Pokazuje jak wiele dyskusji jest przed nami nad kształtem Rozporządzenia.

Co do samego zakresu finansowania, to autorzy projektu Rozporządzenia, chcąc złagodzić oburzenie krajów, które korzystały z Funduszu Spójności wobec zmniejszenia tychże funduszy o 10 mld euro, wprowadzili zasadę, że do tej części nowego instrumentu, jak powiedziałem wcześniej, dostęp będą miały kraje, które do tej pory korzystały z Funduszu Spójności. I też zasady finansowania będą inne niż co do pozostałej części środków finansowych. Mianowicie, o ile w zasadzie fundusz CEF będzie wspierać inwestycje, a nie je finansować w jakimś istotnym znaczeniu, przewiduje się raczej finansowanie w skali do 20, maksymalnie do 30%. Oczywiście, będzie ono zróżnicowane w zależności od konkretnych wydatków i rodzaju projektów. Ale można powiedzieć z grubsza, że to na tym poziomie ma być finansowanie z funduszu CEF.

W stosunku do tych 10 mld euro wyjętych z Funduszu Spójności robi się wyjątek i mówi się, że tu może być finansowanie rzędu 80-85% . Podobnie większe finansowanie przewiduje się co do projektów telekomunikacyjnych, bo tutaj w zasadzie mówi się o 50%, a w niektórych przypadkach o 75%.

Pomijając już kwestię źródeł finansowania funduszu CEF i wyboru celów, to jeszcze sposób zarządzania tym funduszem też budzi nasze obiekcje. Uważamy, że sposób doboru projektów, które mogą liczyć na wsparcie, sposób zarządzania tymi projektami, jest zbyt zbiurokratyzowany, tworzy nowe instytucje.

Chcę jeszcze przypomnieć, że przecież równolegle pozostają fundusze spójności i fundusze regionalne, gdzie obowiązywałyby z kolei inne zasady organizacyjne, inne zasady doboru projektów i środków. To wszystko razem jest dość niespójne. Dublujemy procedury, dublujemy struktury administracyjne. W dodatku sam sposób finansowania nie zapewnia nam całościowego spojrzenia na projekty inwestycyjne.

Kończąc wstęp i oddając głos koleżance, która odniesie się do spraw telekomunikacyjnych, wiem że będzie wiele pytań, które państwo mają. Ale chcę na koniec jeszcze powiedzieć, że dokument został opublikowany 19 października i jesteśmy u początku drogi. Zarówno ten dokument, jak i dokumenty z nim powiązane, wymagają bardzo, bardzo długiej dyskusji, debat, sporów. I można powiedzieć, że teraz, kiedy zakończy-

liśmy prezydencję i nie jesteśmy odpowiedzialni za organizowanie pracy Rady Unii, to w przypadku naszej sektorowej rady transportowej, to właśnie projekt sieci transportowych oraz projekt pakietu lotniskowego, to są te dwa główne zagadnienia przy których będziemy stali w najbliższych latach. Dziękuję państwu.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie ministrze. Proszę bardzo, pani minister Magdalena Gaj; proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Administracji i Cyfryzacji Magdalena Gaj:

Dziękuję bardzo. Szanowny panie przewodniczący. Szanowna Komisjo. Kolega Maciej Jankowski w dużej części mnie wyręczył, jeśli chodzi o omówienie ogólne dokumentów i historii, jaka była procedura pracy i przyjmowania stanowiska rządu w tym zakresie. Tak jak zostało już powiedziane, chodzi przede wszystkim o istotne, takie merytoryczne już bardzo kwestie związane z CEF w dokumentach towarzyszących, już właśnie sektorowych, dotyczących poszczególnych obszarów. W obszarze telekomunikacji to jest Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wytycznych dla sieci telekomunikacyjnych.

I tutaj generalne stanowisko rządu, jeśli chodzi o kierunek, o znalezienie środków, jest jak najbardziej pozytywne, bo służą one budowie nowoczesnej infrastruktury telekomunikacyjnej i tworzeniu jednolitego europejskiego rynku cyfrowego. Natomiast, rzeczywiście, główne nasze zastrzeżenia, które mamy i będziemy je ciągle podtrzymywać, to kwestia identyfikacji wyboru nowych projektów, roli Komisji Europejskiej w procesie realizacji tych zadań. Ale także kwestie związane z korzyściami z kar i synergii z projektami, które już w chwili obecnej są realizowane.

Wiemy o tym, że mamy środki europejskie w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych na budowę infrastruktury szkieletowej i dostępowej. Borykamy się teraz z kwestią związaną jak najlepiej je wydać, aby te inwestycje ruszyły. Są regiony, w których już rzeczywiście to się dzieje. W pozostałych regionach rząd podejmuje intensywne działania, aby to nastąpiło w krótkim odstępie czasu. I ta synergia pomiędzy istniejącymi projektami i tymi, które za chwilę swoją budowę rozpoczną, a tymi które będą realizowane na podstawie nowego instrumentu finansowego CEF, jest niezwykle istotna. Istotne są też kwestie związane z drugą częścią tego zagadnienia. Poza twardą infrastrukturą, mówimy też o wydatkowaniu środków na usługi cyfrowe, chociażby na robioną obecnie przez Urząd Komunikacji Elektronicznej, Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz Instytut Łączności mapę infrastruktury telekomunikacyjnej w Polsce. Chociaż projekt ten ma zapewnione finansowanie do końca 2014 roku, będziemy musieli zadbać o to, żeby środki na ten cel dalej się znalazły, bo to jest niezwykle istotne też kiedy mówimy o kryteriach wyboru projektów. To, co zarzucamy Komisji Europejskiej, to kwestie związane z kryterium. Komisja proponuje kryterium gęstości zaludnienia przy wyborze projektów, a to przecież nie jest najistotniejsze. Proponujemy, aby oprzeć się na mapach infrastruktury telekomunikacyjnej sporządzonej przez poszczególne państwa członkowskie czy też na danych statystycznych, w szczególności EUROSTATU, które wskazują obszary kraju, w których jest najgorsza i oczywiście najlepsza infrastruktura telekomunikacyjna.

Jeśli chodzi o zastrzeżenia, to chcemy zwrócić uwagę na to, aby te pieniądze były nakierowane przede wszystkim na prędkości 30 megali i więcej, bo to są te prędkości, które determinuje u nas Europejska Agenda Cyfrowa. Tutaj przygotowujemy Narodowy Plan Szerokopasmowy, aby wszystko dotyczyło przyszłości i abyśmy się nie ograniczali do tego, co jest w chwili obecnej. Oczywiście, istnieje ryzyko podmiotów, które będą realizowały te inwestycje. Z punktu widzenia Polski boimy się, że tylko duże ogólnoeuropejskie przedsiębiorstwa będą po prostu w stanie wygrać konkursy na realizację paneuropejskich sieci telekomunikacyjnych. Chcemy zwrócić na to uwagę i zadbać o naszych rodzimych przedsiębiorców, którzy nie są jeszcze tak przygotowani jak przedsiębiorcy z krajów starej Unii Europejskiej do wystartowania w konkursach na arenie Unii Europejskiej.

To są nasze generalne zastrzeżenia. Oczywiście, projekty i znalezienie pieniędzy są godne poparcia. Jeśli chodzi o środki na „twardą" infrastrukturę telekomunikacyjną, to w projekcie jest to kwota 7 mld euro, natomiast infrastruktura usług cyfrowych, czyli cyfryzacja dóbr zasobów kultury europejskiej z połączeniami Francji, to jest 2,5 mld euro. To tyle jeśli chodzi o zagadnienia związane z telekomunikacją. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Rozumiem, że to byłoby wszystko jeśli chodzi o informacje ze strony rządowej. Ja tylko przypomnę – bo myślę, że dyskusja będzie ożywiona w tej sprawie – że nasza Komisja w poprzedniej kadencji Sejmu była gospodarzem posiedzenia wszystkich komisji, które zajmują się zagadnieniami infrastruktury z krajów europejskich. Podstawową tematyką była oczywiście polityka spójności. To wszystko, co działo się podczas tego posiedzenia 12 sierpnia, o ile dobrze pamiętam…12 września – dziękuję. O miesiąc się pomyliłem. Więc to wszystko, co działo się 12 września ubiegłego roku z udziałem naszych ministrów, miało na celu wsparcie działań zmierzających do takich zapisów w polityce spójności, żeby to, o czym mówił pan minister Maciej Jankowski, jeśli chodzi o sieci transportowe oraz to, o czym mówiła pani minister Magdalena Gaj, jeśli chodzi o sprawy związane z telekomunikacją, było mocno uwypuklone jeśli chodzi o nasz interes. Myślę, że pan przewodniczący Janusz Piechociński o tym powie, nie chcę mu zabierać konkluzji. Ale myślę, że jeśli będziemy przygotowywać jakiekolwiek materiały, to też będziemy musieli do tego wrócić, wrócić do tego posiedzenia, które myśmy organizowali i byliśmy jego gospodarzami.

Rozpoczynamy dyskusję. Pan przewodniczący Janusz Piechociński pierwszy; proszę o zgłoszenia.

Poseł Janusz Piechociński (PSL):

Chciałem bardzo serdecznie podziękować za to, że mieliśmy okazję wysłuchać i możemy otworzyć wielką i potrzebną dyskusję bardzo szeroką. Zanim przejdę do bardzo szerokiego…Myślę, że to nie jest przypadek, że na tym etapie Unia i Komisja Europejska generują nam takie pomysły i wprowadzają nowe kwalifikacje, nowe pomysły; tu jest głębszy sens.

Otóż, chcę, po pierwsze, podziękować rządowi za klarowne stanowisko w zakresie odbierania tych pieniędzy z Funduszu Spójności, bo wydaje się, że to jest oczywiste przenoszenie tych środków z przydziału narodowego krajów Europy Środkowowschodniej do podziału w rywalizacji konkursowej w ramach całego rozdania. Nawet na łagodzących warunkach jest bardzo niebezpieczne. Bo spowoduje po prostu osłabienie naszej pozycji, większą presję, większe poddanie kontroli także z punktu widzenia skuteczności wykonywania tych zadań przez podmioty krajowe. A także, co jest bardzo istotne, jest pewnych niepokojącym zjawiskiem, że Unia znacząco zmienia reguły gry po tym dużym rozszerzeniu, z Polską na czele. Myślę, że to trzeba o tym mówić z dużą mocą w tym wymiarze politycznym i nie bać się i nie wstydzić, że tu klarownie o tym mówimy. Bo zdjęcie pieniędzy z Funduszu Spójności ma daleko idące konsekwencje.

Obiecałem tu państwu ten szerszy rys i jest on jak najbardziej potrzebny. Mówię to jako człowiek, który przez blisko trzy lata był nie tylko członkiem Komisji Infrastruktury w poprzedniej kadencji, ale także sejmowej Komisji ds. Unii Europejskiej. Więc przypomnę w skrócie, że program „Europa-2020", to jest kontynuacja strategii brukselskiej, która później była zmodernizowaną strategią lizbońską. Program ten był procedowany w końcówce tuż przed rokiem 2010 z pewnym wyprzedzeniem i dawał szerszą perspektywę.

Jak państwo pamiętacie, a jak nie pamiętacie, to przypomnę, że tam było sześć generalnie dużych celów, oczywiście, agregowanych na takim poziomie, one były rozpisane dalej, tam były wymienione te agendy, te pomysły, te narzędzia, łącznie z pieniędzmi. A obok toczyła się bardzo istotna dyskusja o kształcie budżetu unijnego. I przypomnę, że te wszystkie rozwiązania w ramach tego, co nam się proponuje w latach 2014-2020, są przy podwyższonym budżecie Unii Europejskiej i wzroście o 5% de facto płatności z budżetów narodowych. Czyli z 1,06 do 1,11, a może i ciut więcej. A gdzieś obok, równolegle do tej dyskusji, toczyła się równie ważna dyskusja o koordynacji zadań w zakresie walki z kryzysem finansów. I nie odrywajmy tego. Bo choćby co pokazała dyskusja nad

pakietem sześciopakiem europejskim, trochę zapomnianym dzisiaj, ale realizowanym przecież? Bo później były te kolejne programy sanacyjne dla Hiszpanii, Gracji, Irlandii itd. Tam się mówiło, że zabrakło w tym sześciopaku wymuszonej dyscypliny budżetowej koordynacji, poddawania ściślejszej kontroli deficytów budżetowych. I tu otwiera się dyskusja także w kwestii patriotyzmu, suwerenności, jak mierzonej w przestrzeni europejskiej. W to nie wnikam, staram się podnosić to, co z punktu widzenia tematu dzisiejszego posiedzenia najważniejsze.

Tam wtedy mówiono o tym, że dobrze, nie chcemy euroobligacji i dofinansowania starych długów, i tutaj Niemcy się postawiły Europie i międzynarodowej finansjerze. Ale mówiono też jako zarzut do sześciopaku, że jest metoda na oszczędzanie. A już dzisiaj się mówi, że grecki program oszczędności spowodował historyczne załamanie w gospodarce, kiedy on dopiero zaczął działać. A co będzie dalej?

Ale mówiło się tam o tym, żeby być może wykorzystać euroobligacje w formie obligacji projektów inwestycyjnych. Proszę zwrócić uwagę, że gdzieś tam w polskim tłumaczeniu jest to. W angielskim tekście jest to mocniej wyeksponowane, bo tu mamy pewne skrócenie tego. Mówię o dokumencie, który dopiero przygotowało Biuro Analiz Sejmowych.

W związku z tym, proszę zwrócić uwagę, nie mamy tutaj tego tak wyraźnie powiedzianego. Ale mechanizm przesuwania jest bardzo istotny. Bo my skoncentrowaliśmy się ostatnio na tym istotnym zagadnieniu. Po pierwsze, kryzys, globalizacja wymaga wzmocnienia instytucji europejskich i dobrze, że polski rząd i generalnie polska przestrzeń partyjno-polityczna sygnalizuje wzmocnienie roli Parlamentu Europejskiego, a nie tylko kwestii wykonawcy. Bo to daje większe szanse kontroli, a także, powiedziałbym, większej wrażliwości na kwestie narodowe niż gdyby to przypisywać tylko Komisji Europejskiej. Jest problem tych postulatów mówiących o rządzie europejskim, o regulatorze finansowym, koordynatorze i mechanizmach. Bo tu komisarz właściwy do spraw gospodarki budżetowej może się okazać za słaby. I te dyskusje są przed nami.

Ale dlaczego o tym tak wyraźnie mówię? Bo wydaje się, że integracja w obszarze realnym, także jeśli chodzi o procesy inwestycyjne, integrację infrastruktury i integrację regulacji poszczególnymi rynkami infrastrukturalnymi, idzie dużo głębiej niż to, co mówimy o integracji politycznej i instytucjonalnej. I jest wymuszona także działaniami biznesu ponadnarodowego, coraz silniejszych powiązań, ładu korporacyjnego itd. Musimy to sobie uzmysłowić w związku z tym, że decyzje także w tym obszarze dzielenia pieniędzy unijnych, a później ich realizowania, motywowania w tym otwartym swoistym przetargu, o którym za chwilę, te decyzje coraz bardziej będą wymykał się urzędnikom czy politykom. A będą realizowane jakby zupełnie inne sektory z coraz silniejszą rolą tych, którzy mogą to sfinansować. Bo jeżeli finansowanie z CEF będzie na poziomie 20-30%, a w tej zamkniętej formule dla nas korzystnej dalej będzie ten teoretyczny max 85%... Ale pamiętajmy o tym, że już VAT będzie kosztem niekwalifikowanym. A więc mamy problem zupełnie innego podejścia. I kiedy popatrzymy na to, dlaczego kolejarze nie zrealizowali w terminie zadań, to już wiemy, że nie byli skąpi, ale bez wkładu krajowego w realizację zadań. Kiedy popatrzymy na te mechanizmy, które już są.

W związku z tym w tej debacie i w tej dyskusji bardzo bym prosił, żeby rząd powrócił jeszcze raz do sieci TEN-T i zebrał wszystkie możliwe doświadczenia, które tam mieliśmy. Bo tam była taka jakby przepierka przed tym, co nas tutaj czeka, jeśli wszedłby ten mechanizm. A więc, w rywalizacji na otwartym rynku projektantów. Tam, co prawda, przede wszystkim chodzi o małe projekty o charakterze technicznym, ale w sztukach nie było źle. Ale przepraszam, ale w pieniądzu realnym ile milionów euro udało się ugrać w przestrzeń państwa polskiego poprzez otwartą rywalizację europejską w tym zakresie? Już mniej.

I tutaj cieszę się, że pan minister tak mocno przed Komisją, dyplomatycznym językiem zaakcentował kwestię nowych definicji, odchodzenia od korytarzy europejskich na rzecz głównych korytarzy, korytarzy sieci bazowej, korytarzy sieci uzupełniającej. Bo wyobraźmy sobie taki mechanizm: na końcu tego systemu konkursowego dzielenia tych pieniędzy. I tutaj nawet kiedy popatrzymy na wyszczególnioną w projekcie Rozporządzenia liczbę tych miejsc czy tych przestrzeni transportowych, w których można

będzie z tych środków inwestować, to już widzimy, że proporcje dla Europy Środkowowschodniej są, nawet z punktu widzenia „zaliczanki", bardzo niepokojąco niskie. Otóż, wystarczy sobie nanieść na tę mapkę, mapkę ruchu towarów, produktów, emisji, tonażu. I zobaczymy, że to się potwierdza.

W związku z tym bardzo łatwo będzie wykazać w otwartym przetargu, że, na przykład, na odblokowanie portu hamburskiego i dodatkowe możliwości przeładunkowe na jedną megatonę ładunków, jest dużo tańsze niż w milionach euro niż na odblokowanie portu gdyńskiego. Na odblokowanie Triestu w tym szerokim znaczeniu jest jeszcze tańsze, itd. W związku z tym, żeby to nie było tak jak w polskiej rzeczywistości transportowej, że oto tworzymy taki mechanizm dodatkowy, który wzmacnia poprzez tę otwartą rywalizację, także w wymiarze uzupełnienia wkładu, dochodowości miejscowych budżetów, wsparcia ze strony samorządów, o co przecież u nas będzie trudniej niż w bogatszych krajach Europy Zachodniej nawet przeżywających kryzys, jeśli chodzi o kwestie PKB. Ale w dalszym ciągu wolumen środków, którymi dysponują, jest dużo większy. A jak jeszcze do tego wszedłby mechanizm obligacji europejskich, właśnie niby porządkujących te kwestie, nawet gdyby one były na korzystnych warunkach dopompowywane do tego systemu, to, przepraszam bardzo, kraj czy przestrzeń transportowa, która nie generuje tylu środków własnych, wygra w tym otwartym przetargu, jeszcze przy takich kryteriach właśnie jak ekonomizacja, ile daje efektu jedno euro, ile daje ograniczenia emisji, itd. To jest kwestia transportu intermodalnego dla głównych portów.

Na chwilę wróćmy jeszcze do dokumentu unijnego dotyczącego portów lotniczych; był definiowany w roku 2007. Akurat wczoraj przez przypadek, przygotowując się do dzisiejszego spotkania, sobie to przejrzałem. W dokumencie tym, jeszcze przed kryzysem, sygnalizowano totalne przepełnienie i w perspektywie do 2030 roku mówiło się wręcz, że czas w tym modelu europejskiego finansowania znaleźć dodatkową kasę. I zgadnijcie, które porty lotnicze były przede wszystkim tam rozważane? Ano te, które przejmą klasę średnią Azji, która wzrośnie w sposób najbardziej dynamiczny. I na tym skorzysta Europa w wymiarze biznesowym i turystycznym; właśnie na tych 100 milionach Chińczyków, którzy za chwilę będą, w rozumieniu chińskim, klasą ponad średnią i ruszą w świat razem ze studiującymi dziećmi w ośrodkach europejskich, itd. itd.

Dlatego mówię o tym i pokazuję szerokie przykłady, żeby pokazywać, że w tej kadencji polskiego parlamentu, w tej kadencji naszej Komisji, materia europejska, rozstrzygnięć europejskich musi mieć szczególną wagę i znaczenie. Nawet kto wie czy nie większą. Żeby nie było sytuacji takiej, że mamy choćby te różnice transportowe rozwoju cywilizacyjnego, nie tylko w Internecie i w sieci drogowej, między zachodnią Polską a wschodnią Polską. Szczególnie wtedy, kiedy urywa się duży program drogowy, kiedy program kolejowy jest rozpisany na lata i wiadomo, że nic nowego, grubszego się nie stanie ze względu na te pieniądze. Będziemy mieli system, który będzie kreował co? Tam, gdzie jest więcej biznesu i więcej ruchu, tam musi iść więcej pieniędzy na utrzymanie dróg, na modernizację, itd.

Zwracam uwagę, że w tym mechanizmie jeszcze nie jest wyartykułowany tutaj, ani w tych dokumentach, które wymieniał pan minister. Ale pojawia się problem kluczowy, problem utrzymania tej infrastruktury, która będzie wybudowana, zapewnienie jej odpowiedniej jakości i normatywów. I przed Polską, już po tej prezydencji, stoi przed nami wypracowanie zadań dla takich pomysłów, jak jednolite regulatory i jednolita jakość sieci. I – uwaga – jednolita cena dostępu. Bo za chwilę pojawi się w praktyce gospodarczej pod wpływem kryzysu światowego i tego, że ma powstać…Przypomnę, że jednolity rynek europejski był bodajże trzecim najważniejszym paradygmatem w strategii „Europa 2020" – budowa i umacnianie jednolitego rynku europejskiego.

I uwaga: w obszarze infrastruktury transportowej te mechanizmy spowodują, że jednolity rynek europejski w 90% będzie jednolitym rynkiem Europy Zachodniej, starych krajów europejskich. I tu nie chodzi o budowanie jakiś upiorów, jakiejś niechęci, itd. Chodzi o bardzo wyraźne zasygnalizowanie, że może się okazać, że tylko w tych tradycyjnie rozumianych korytarzach transportowych gospodarki niemieckiej, holenderskiej czy belgijskiej na wschód, przez Polskę będą szły te korytarze w rozumieniu korytarzy bazowych. No i pojawi się jedno: nasz mały, skromny, narodowy korytarz od Triestu po

Sztokholm czy Cieśniny Duńskie czy Szczecin. Ale już nie będzie niczego innego w tym rozumieniu, jako jeden z głównych korytarzy europejskich. Uwaga – z pełnymi tego konsekwencjami dla lokowania inwestycji, dla rozwoju usług i dla dodatkowych impulsów, także wymiany technologicznej, transportu, logistyki czy infrastruktury w ogóle.

W związku z tym pokazuję, jakie to ma konsekwencje z punktu widzenia naszego przyszłego PKB, naszej konkurencyjności i lokowania się inwestycji.

I na koniec. Po pierwsze, chciałbym, żebyśmy w uzgodnieniu z resortami przygotowali opinię albo stanowisko, albo wręcz dezyderat. I myślę, że powinien on być mocny, twardy, taki, który pokazuje czy zarysowuje przynajmniej część z tych dylematów, o których mówiłem. Jeszcze raz mocno eksponuje podstawową zasadę powstania Unii Europejskiej czyli solidarność, także w tym wymiarze transportowo, inwestycyjno-spójnościowym.

I druga bardzo istotna kwestia. Spodziewam się, że rząd – kiedy zostanie zamknięte, także na tym szczeblu operacyjnym, to, co nazywamy podsumowaniem polskiej prezydencji, w oparciu o urzędników, którzy byli na zapleczu czołowych ministrów i polityków, którzy brali w tym udział – jednak odniesie się w sposób szczególny i dokona tu odpowiednich analiz. Bo myślę, że dużą wartością tej prezydencji, którą trochę lekceważymy, bo w wymiarze propagandowym ona została rozjechana przez kryzys i te problemy zadłużonego, europejskiego świata i przeniosło się to na poziom premierów czy prezydentów przede wszystkim najsilniejszych krajów Unii Europejskiej, głównie strefy euro. To z naszego punktu widzenia wielkim zyskiem jest to, że kilkuset wysokiej rangi, dobrej jakości urzędników uczestniczyło przez pół roku w serii spotkań, konsultacji, przygotowywało się do tego. I, w mojej ocenie, z przecieków z różnych źródeł, które mam – tu pani minister chcę podziękować – że i w obszarze infrastruktury i, niestety, z ubolewaniem powołanej do resortu administracji i cyfryzacji, do której z telekomunikacji pani minister została trochę porwana. Więc była to dobra prezydencja, od strony urzędniczo-logistycznej profesjonalnie przygotowana i przepracowana. Chciałbym, żebyście w imieniu naszej Komisji podziękowali swoim współpracownikom, bo to był duży wysiłek i wszyscy, którzy brali udział na różnym etapie, także nasi partnerzy z różnych krajów, doceniali ten wymiar. I warto byłoby wtedy wrócić do tego i prace kontynuować.

Do pana przewodniczącego i członków prezydium Komisji mam propozycję, żebyśmy rozważyli odbycie jakiegoś szerszego, otwartego seminarium w Sejmie, gdzie zaprosilibyśmy kilku ekspertów właśnie związanych ze strategiami gospodarczymi, ekonomicznymi, którzy by spojrzeli też na to szerzej, plus naszych ekspertów od polityki transportowej. I przedyskutowali sobie. Bo w którymś momencie przyjdzie podejmować określone decyzje i trzeba będzie budować określone koalicje wobec tych projektów. I warto wyobrazić sobie sytuację, że bardzo łatwo będzie kupić, przepraszam za określenie, kraje nadbałtyckie. Bo im się przypomni, że mają Via Baltica i ten korytarz i na dobrą sprawę dla trzech partnerów nadbałtyckich, Łotwy, Litwy i Estonii, to już rozwiązuje ich problem. Jak dojdzie do tego coś, co się nazywa autostradą morską i będą fajne taryfy pomiędzy Hamburgiem i Helsinkami, po drodze z niektórymi portami, to też rozwiązuje ich problem. A w polityce taryfowej niektórych flot dużych krajów mamy flotę albo w stanie w banderze, albo nie mamy i czekamy dopiero, jak PŻM, na kilkanaście statków zamówionych, które od przyszłego roku sekcjami będą wchodziły na linie.

Przepraszam, że mówię już tak długo, ale temat jest wyjątkowo ważny i istotny. Szczególnie nowym koleżankom i kolegom chciałbym zasygnalizować potrzebę przejrzenia nie tylko tego materiału, który Komisja Europejska i rząd przygotował, tylko szersze spojrzenia na nasze doświadczenia i rolę sejmowej Komisji Infrastruktury w zakresie tego, co nazywamy polityką transportową Unii Europejskiej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo. Czy są zgłoszenia? Proszę bardzo, pan poseł Jerzy Polaczek; proszę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący. Pani minister. Panie ministrze. Szanowni państwo. Moja uwaga dzisiaj czy moja opinia, będzie odnosiła się do kwestii najbardziej elementarnych związanych z oceną tego dokumentu, który jest przedmiotem posiedzenia Komisji. Tutaj są dziesiątki szczegółów, które są również istotne. Ale, w mojej ocenie, jest to o tyle doniosły dokument, który można powiedzieć, zmienia filozofię na poziomie europejskim i ma wpływ bezpośredni w miliardach potencjalnie euro na rozwój infrastruktury transportowej w Polsce. Powinniśmy na poziomie Komisji czy prezydium rozważyć szereg kroków w tej sprawie, tak na forum Komisji, jak i parlamentu.

Pan przewodniczący Janusz Piechociński wspomniał o dezyderacie w tej sprawie do rządu na kanwie, jak rozumiem, stanowiska, które zostało zaprezentowane. Ja również je podzielam czytając te materiały, zwłaszcza z Biura Analiz Sejmowych. Natomiast zwracam uwagę na to, że fundamentalne kwestie nie były przedmiotem dyskusji publicznej w 2011 roku, bo to jest kwestia najbardziej podstawowa. Domyślam się kontekstu czasu i miejsca tego, co się działo, co było niejako wypracowywane przez ostatnich wiele miesięcy.

Przy okazji pozwolę sobie również na osobistą uwagę, że w tej sprawie, przynajmniej osobiście jako parlamentarzysta, zabierałem głos w sierpniu ubiegłego roku. Bo tam też dochodziły tego rodzaju informacje, że sieć bazowa i kompleksowa, jeśli chodzi o osiągnięcie efektów docelowych, pierwsza miała być przesunięta w horyzoncie czasowym do 2030 roku, a kompleksowa – do 2050 roku. Przy zmianie tej filozofii wsparcia projektów inwestycyjnych, zwłaszcza w obszarze choćby infrastruktury transportowej, Polska byłaby potencjalnie, obiektywnie na chłodno, największym poszkodowanym w ramach tego modelu, który jest proponowany.

Nawiązuję tutaj do tych uwag pana przewodniczącego Janusza Piechocińskiego. Przecież to się kwalifikuje, tego rodzaju problem, do postawienia w ogóle na poziomie nie dezyderatu, tylko rezolucji albo uchwały sejmowej wobec rządu. Bardziej się nawet skłaniam w kierunku przygotowania jakiegoś projektu rezolucji Sejmu wzywającej rząd do określonego działania. Bo jeśli to zostanie tutaj nie w pełni wykorzystane, to, jak mówię, możemy po prostu za chwilę odbijać się od ściany przy wielu pracach, które zostały już w Polsce zapoczątkowane jeśli chodzi o modernizację infrastruktury transportowej – drogowej, kolejowej, lotniczej i nie tylko.

Uwaga co do kwestii elementarnych taka, która, w mojej ocenie, co do konkluzji sprowadza się do powtórzenia zatem propozycji, aby prezydium Komisji, ewentualnie we współpracy z innymi zainteresowanymi komisjami, choćby z Komisją do Spraw Unii Europejskiej, zaproponowało jakieś rozwiązania, powiedziałbym, polityczne, wewnątrz Sejmu. Ale po to, aby to stanowisko wyraził wobec rządu cały Sejm, a nie tylko Komisja Infrastruktury w postaci dezyderatu. Bo to są kwestie fundamentalne, powiedziałbym, że to jest istota w ogóle tego czym również my się zajmujemy jako Komisja Infrastruktury w zakresie programowym, że tak powiem, wobec rządu, co rząd chce osiągnąć przez najbliższe lata, a co po prostu może być zdecydowanie utrudnione po tych zmianach, które po części już w sensie formalnym, już się na poziomie europejskim dokonały. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo, pan poseł Jerzy Szmit; proszę.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Otóż, chciałbym, abyśmy w naszej pracy przede wszystkim zwrócili też uwagę na potrzeby komunikacyjne Polski wschodniej. Ten obszar Polski po prawej stronie Wisły; coraz częściej mówi się o jego wykluczeniu komunikacyjnym. Coraz częściej mówi się o tych problemach, które wynikają z faktu, że plany przedstawiane jeszcze kilka lat temu, niestety, albo są wycofywane albo ich realizacja odkłada się w czasie. Ta część Polski, Polska wschodnia, to są takie swoiste kresy Unii Europejskiej. Rzeczywiście, może czasami trudno dostrzec z tych głównych ośrodków unijnych potrzeby mieszkających tam ludzi.

Całe szczęście jeszcze, że wraz z Polską do Unii Europejskiej dostały się państwa bałtyckie, bo gdyby jeszcze tego nie było, to rzeczywiście bylibyśmy już taką ostatecz-

ną granicą Unii Europejskiej i pewne korzystanie z możliwości transportowych Unii byłoby trudniejsze do dochodzenia przy tym przetargu różnych interesów, które mają miejsce. Myślę, że też ten temat powinniśmy podnosić przy wielu okolicznościach. Komisja jest bardzo dobrym do tego miejscem, abyśmy pamiętali, że ta część Polski wymaga rzeczywiście szczególnego traktowania. Bo myślę, że dostanie się Białorusi do Unii Europejskiej jest bardzo odległą perspektywą, Ukrainy może bliższą, ale faktycznie równie odległą. I powinniśmy przypominać zawsze o tym wschodnim krańcu Unii Europejskiej, który również potrzebuje wsparcia i potrzebuje dobrej komunikacji z całą Unią. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo. Rozumiem, że nie ma więcej zgłoszeń. Generalnie, uważam, że propozycja, którą złożył pan przewodniczący Janusz Piechociński, a która oczywiście została rozbudowana w wypowiedzi pana posła Jerzego Polaczka, jest jak gdyby pełniejsza. Bo tak: projekt Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady jest datowany z dnia 19 października ubiegłego roku. Jest to tylko projekt, do którego oczywiście już jest stanowisko rządu. My też mamy określone opinie. Prace nad tym dokumentem trwają. Więc dezyderat wydaje mi się lepszym rozwiązaniem, ponieważ myślę, że otrzymamy odpowiedź o kolejnym etapie prac rządu nad ustosunkowaniem się do projektu Rozporządzenia. Myślę, że będzie tutaj jakaś informacja, która może w terminie późniejszym, w następnych miesiącach, pozwoli nam też, zgodnie z propozycją pana posła Jerzego Polaczka, wypracować ewentualnie stanowisko całego Sejmu. Oczywiście, jeśli będzie taka potrzeba. Wydaje mi się to bardziej logiczne i też jakiś etap prac temu nadaje. Bo rezolucja Sejmu w tej sprawie powinna być w momencie takim właściwym, czyli w takim, w którym jest naprawdę duże zagrożenie. Bo wszyscy widzieli w tym dokumencie zagrożenie. Myślę, że nie ma osoby na sali, która nie widzi takiego zagrożenia. I wtedy, kiedy faktycznie musi być mocne stanowisko. Powinniśmy wesprzeć rząd, jeżeli pójdzie w tym kierunku w działaniach, które zmierzają do obrony polityki spójności. I tutaj powinno być nasze pełne wsparcie, w momencie ostatecznym – wsparcie całego Sejmu. Tak to powinno wyglądać, taka powinna być kolejność. Ja mam taką propozycję i jeżeli to zaakceptujemy, to byśmy przygotowali projekt takiego dezyderatu. Prezydium Komisji weźmie to na siebie, bo nie ma sensu żebyśmy jakiś zespół powoływali, w uzgodnieniu z resortami. I tak byśmy to robili. Jeżeli będzie akceptacja, to takie byłoby nasze stanowisko.

Jeszcze do tych wypowiedzi, które były w dyskusji; jeśli państwo ministrowie chcą uzupełnić, to proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Maciej Jankowski:

Jeżeli można, to tak. Zacznę może od wypowiedzi pana przewodniczącego Janusza Piechocińskiego. Pomijam tę część, w której zakreślił szersze tło, natomiast chcę powiedzieć o tych bardziej szczegółowych sprawach. Nie użyłem określenia „obligacja projektowa", ale o tym problemie mówiłem, kiedy mówiłem o nowych instrumentach inżynierii finansowej i kiedy powiedziałem, że część krajów członkowskich jest przeciwna takiemu pochopnemu angażowaniu się w tego typu instrumenty. Uważają, że trzeba raczej przeanalizować skuteczność instrumentów istniejących i ewentualnie przetestować obligacje projektowe. To jest przedmiotem dyskusji.

Co do VAT, to za chwilę…

Poseł Janusz Piechociński (PSL):

Mówił pan o tym…

Podsekretarz stanu w MTBiGM Maciej Jankowski:

Oczywiście, to jest również w tym dokumencie. Mówi się o tym od kilku lat, szczególnie kiedy się okazało, że pieniędzy jest mniej niż się to wydawało jeszcze parę lat temu.

Co do VAT, to oczywiście pełna zgoda. Pełna też zgoda co do doświadczeń z Funduszem TEN. Rzeczywiście, korzystamy z niego w niewielkim stopniu, raczej na prace studyjne, ale jego funkcjonowanie jest ważnym doświadczeniem, ponieważ zaproponowany nowy mechanizm w instrumencie finansowym CEF jest taki sam, ale zbliżony

do tamtego. Warto rzeczywiście sięgnąć do tamtego doświadczenia i przeanalizować, w jaki sposób polskie projekty były tam oceniane, czy jak były zgłaszane lub jak były przygotowywane.

Nowy mechanizm jest w tym sensie podobny, że dotyczy wszystkich krajów unijnych, że zarządzany jest centralnie przez agencję. Tu też jest taki pomysł. W tym sensie on jest bardziej podobny do nowego instrumentu niż mechanizmy Funduszu Spójności, z którego głównie finansujemy naszą infrastrukturę. W tym sensie jest to ciekawe doświadczenie i warto sobie przypomnieć, jakie mamy własne doświadczenia.

Co do problemu utrzymania istniejącej infrastruktury; to jest oczywiście bardzo pośrednio związane z projektem Rozporządzenia. Ale to jest problem światowy, a nie tylko europejski. W niektórych krajach pojawiają się różnego rodzaju bardzo ciekawe pomysły, zawsze jednak napotykające na drobny opór polityczny. Chyba najdalej idącym jest pomysł holenderski, który właściwie pod względem technicznym i organizacyjnym jest w zasadzie przygotowany, ale pod względem politycznym jest odkładany od kilku lat. Mówiąc w skrócie, polega on na tym, że za korzystanie z infrastruktury płaci się co miesiąc tak jak za telefon, w zależności od tego, w jakich godzinach się korzysta, z jakich tras i tak dalej. Holendrzy pracują nad tym od wielu lat bardzo intensywnie.

Jak powiedziałem, pomysł jest w zasadzie przygotowany, natomiast wiadomo, że mieszkańcy z trudem akceptują tego typu formę płatności za korzystanie z infrastruktury. To jest jakiś tam pomysł, który gdzieś się pojawił. Wszystkie kraje muszą się jakoś do tego odnieść, bo w miarę rozwoju infrastruktury koszty jej utrzymania są coraz większe. Szczególnie, że w przypadku państw, które swoją infrastrukturę budowały chociażby w latach 50., pojawia się problem remontów i konserwacji znacznie bardziej widoczny niż u nas, kiedy ta infrastruktura jest dużo młodsza, przynajmniej ta, która jest nowobudowana.

Dziękuję za ciepłe słowa pod adresem korpusu naszej administracji. Chcę tylko powiedzieć, że formalnie, z punktu widzenia naszego sektora transportu, zakończenie prezydencji odbędzie się 23 stycznia, kiedy minister Sławomir Nowak wystąpi w Parlamencie Europejskim na posiedzeniu Komisji Europejskiej. To będzie ostatnie wystąpienie w naszej prezydencji. Rzeczywiście, to była dobra szkoła dla naszej administracji.

Jeżeli chodzi o wystąpienie pana posła Jerzego Polaczka: co do pierwszej jego części nie bardzo zrozumiałem. Bo daty 2030 i 2050 pojawiają się nie w omawianym dzisiaj projekcie Rozporządzenia, tylko w projekcie rozporządzenia w sprawie wytycznych Unii Europejskiej dla sieci TEN-T. Właściwie od początku było tak przygotowywane, że jeśli chodzi o zobowiązania ukończenia sieci kompleksowej, szerszej, to jest właśnie 2050 rok jako graniczna data, a 2030 rok – dla sieci bazowej. Tak, że tutaj nic się nie zmieniło pod tym względem. Oczywiście, rodzą się inne pytania co do możliwości wykonania tych zobowiązań. Ale to jest problem również Polski, ale także wszystkich krajów. Dlatego może nie te daty będą przedmiotem dyskusji, ile sztywność zobowiązania, że tak powiem. Czyli na ile to zobowiązanie jest zobowiązaniem prawnym, umożliwiającym Komisji Europejskiej egzekwowanie deklaracji, które tam się pojawiły. Więc to jest oczywiście problem ważny, istotny, dyskutowany, ale dotyczy tylko tego drugiego projektu, który jest z tym powiązany.

Czy Polska jest poszkodowana? Jak na razie, to tak bym nie powiedział. Bo, po pierwsze, mówimy w ogóle o projektach, które się pojawiły, i to niedawno. Jesteśmy na początku drogi. Poza tym cały czas trzeba pamiętać, że jeżeli w ogóle użyć słowa „poszkodowana", to raczej jest to związane ogólnie z budżetem i z polityką spójności, z Funduszami Spójności. Na razie jeśli chodzi o projekt budżetu dotyczący wieloletnich ram finansowych, to trudno powiedzieć, że jesteśmy poszkodowani, gdyż jest on dla nas korzystny. Oczywiście, spieramy się o 10 mld euro i oczywiście mamy rację jakby oponując z różnych powodów przeciwko przesunięciu tej kwoty z Funduszu Spójności, ale generalnie kluczowa dla nas jest pula środków, które będziemy otrzymywać. I tutaj trudno mówić czy jesteśmy poszkodowani, czy nie, bo jest początek dyskusji. Ona będzie bardzo trudna ze względu na kryzys zadłużeniowy. To nie jest tak, że wszyscy otrzymują pieniądze. Bo ktoś otrzymuje, ale ktoś je wpłaca. Wiec na pewno dyskusje będą bardzo

burzliwe. Ale dzisiaj bym nie powiedział, że jesteśmy poszkodowani czy że jakieś ryzyko poszkodowania jest bardzo, bardzo duże.

I to właściwie tyle. Trzeba pamiętać, że to jest początek debaty i to też jest związane z tym, że kiedy zakończyliśmy prezydencję, nie jesteśmy odpowiedzialni za organizację pracy Rady, za szukanie kompromisu, za znajdowanie punktów spornych. Wracamy do normalnej polityki, czyli koncentrowania się na naszych interesach, na naszych projektach i na pilnowaniu naszych spraw.

A co do Polski wschodniej. Znowu to nie dotyczy tego projektu Rozporządzenia, ale w tamtym projekcie, czyli projekcie wytycznych dla transeuropejskich sieci transportowych, to nie powiedziałbym, że Polska wschodnia jest poszkodowana. Wręcz odwrotnie, tam jest sporo projektów zarówno sieci kompleksowej, jak i sieci bazowej, które na wschód od Wisły przebiegają. Tyle mam do powiedzenia. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Wyczerpaliśmy już dyskusję. Przepraszam, jeszcze pan przewodniczący Andrzej Adamczyk; proszę bardzo.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję. Nie chciałem wcześniej zadawać tego pytania, aby nie zburzyć zamysłu osób, które proponowały to dzisiejsze posiedzenie. Pan minister Maciej Jankowski przed momentem stwierdził, że mówimy o przyszłości, o dalekiej i niedalekiej przyszłości. Ale też nie możemy zapominać o teraźniejszości i przeszłości; stąd moje pytanie. Kiedy mówimy o pieniądzach, to warto też zdefiniować jednoznacznie odpowiedzi.

Otóż, równo rok temu minister infrastruktury ogłosił, że znalazł dodatkowe kwoty finansowe na realizację inwestycji drogowych – kwotę 1,1 miliarda euro. To na dzisiaj ponad 5 miliardów złotych. Pan minister przesunął, albo inaczej – zabrał kolejarzom PKP te pieniądze.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Nie zabrał.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

No, zabrał te pieniądze PKP oznajmiając, że będą zainwestowane już w pierwszej połowie 2011 roku w finansowanie i realizację inwestycji drogowych. Komisja Europejska nie wyraziła stanowiska w tej sprawie, o ile wiem, do końca ubiegłego roku. Panie ministrze, jak na dzień dzisiejszy wygląda sytuacja tej kwoty ponad miliarda euro, która powinna zostać już w części wykorzystana przez PKP czy spółki PKP na finansowanie inwestycji kolejowych? Bardzo proszę o odpowiedź. To, co zrobił minister Cezary Grabarczyk, a z czym się tutaj zgodzimy, przypomina taką anegdotę o Suworowie. Zapytany skąd ma pieniądze, odpowiedział: z kasetki. A kto je wkłada do kasetki? Żona. A kto żonie daje pieniądze? Bierze je ode mnie.

Ta kasetka w lutym się zatrzasnęła i czy na dzień dzisiejszy są jakiekolwiek perspektywy, że się otworzy, panie ministrze? Czy stracimy konkretnie ponad pięć miliardów złotych?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Bardzo dziękuję. Proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Maciej Jankowski:

Samo stawianie pytania w ten sposób nie jest specjalnie właściwe, ponieważ trudno mówić w ogóle o jakiejkolwiek stracie środków, które ewentualnie będą w części przesunięte na inne cele bądź wykorzystane w celach, które były pierwotnie określone. Nie chcę mówić o przyszłości, ale na pewno będzie czas rozliczeń wykorzystania środków. I wtedy będzie można mówić czy zostały wykorzystane, czy nie. Natomiast jeżeli chodzi o sam wniosek i rozmowy w Komisji Europejskiej, to nie chciałbym zbyt precyzyjnie odpowiadać, ponieważ to nie jest nasz resort. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego odpowiedzialne jest za negocjacje w tej materii. Jak powiedziałem, nie chciałbym precyzyjnie odpowiadać, ponieważ na bieżąco nie jestem informowany, co się dzieje w ciągu ostat-

niego czasu. Z tego co wiem, to minister Bieńkowska wypowiadała się nawet publicznie na temat stanu tych rozmów.

Natomiast jeżeli chodzi o stopień wykorzystania środków unijnych na dzień dzisiejszy co do poszczególnych projektów, to oczywiście szczegółową informacją służymy, panie pośle. Nie jest to dzisiaj przedmiotem debaty, ale jesteśmy w pełni transparentni.

Poseł Janusz Piechociński (PSL):

Decyzji Komisji Europejskiej w tej sprawie – na tak czy na nie – nie było do 31 grudnia. Jeśli się coś zmieniło, to musiałby to być komunikat wczoraj czy dzisiaj rano.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Panie przewodniczący, wczoraj Komisja Europejska opublikowała komunikat, że nie wyraża zgody na propozycję rządu polskiego.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Jeśli pan przewodniczący pozwoli… Co się zaś tyczy ewentualnie straty albo utracenia tych kwot, to, panie ministrze, należy pamiętać, że kwoty te mogą być wykorzystane, jeżeli przygotowane są pod te kwoty konkretne projekty inwestycyjne.

Przypomnę, że w związku z decyzją ministra infrastruktury poprzedniej kadencji – a praktycznie ciągłość tego rządu jest podtrzymana – na skutek decyzji ministra infrastruktury w styczniu ubiegłego roku, przerwano przygotowanie inwestycji kolejowych. Tak, że nie zgodzę się z panem przewodniczącym Zmijanem. Nie spłycajmy, nie zmiękczajmy tego problemu mówiąc, że te pieniądze zawsze wykorzystamy. Nie zawsze je wykorzystamy. Wykorzystamy je wówczas, jeżeli będziemy mieli mało przygotowane konkretne projekty inwestycyjne, to tytuł inwestycyjny będzie również posiadał decyzję pozwalającą rozpocząć inwestycje. Dziękuję.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Czy mogę, panie przewodniczący?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Ja tylko dodam, że w komunikacie Komisji, bo widzę, że dla wszystkich tego typu informacja jest potrzebna, że Komisja Europejska po wniosku Polski przeprowadziła swój audyt dotyczący możliwości realizacji robót kolejowych. I Komisja Europejska uznała po tym audycie, że PKP Polskie Linie Kolejowe są wystarczająco przygotowane do tego, żeby do 2015 roku wydać te pieniądze na roboty kolejowe. W związku z tym Komisja Europejska uznała, że trzeba wrócić do realizacji inwestycji kolejowych, ponieważ dokumenty, z którymi się zapoznała, wskazują na to, że takie możliwości rząd polski posiada, właśnie żeby skonsumować te pieniądze. Natomiast wkład własny krajowy, który wchodzi w grę, zależy już od rządu polskiego i od dystrybucji wkładu, bo to są i tak wszystko inwestycje rządowe. To byłoby tego typu podsumowanie.

Natomiast Komisja Europejska uznała też, że jeśli chodzi o dysproporcje wykorzystywania środków finansowych w ogóle na kolej i drogi, Polska jest na jednym z ostatnich miejsc w Unii Europejskiej, jeśli chodzi o sprawy wydatków na transport kolejowy, a to jest priorytet Komisji Europejskiej. Tak mniej więcej w skrócie było to podsumowane w komunikacie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Powiem tak: mamy określony porządek posiedzenia w dniu dzisiejszym. Chciałbym zamknąć ten porządek, bo mówimy teraz o sprawach, które oczywiście pośrednio wiążą się z omawiana tematyką, ale w sposób nie bezpośredni. Więc jeżeli państwo pozwolicie, chciałbym skomponować wniosek w sposób, co wcześniej z wypowiedzi moich kolegów też i wynikało. Komisja kończy prace nad tym dokumentem w taki sposób, że prezydium Komisji przygotuje dezyderat do pana premiera, w którym wskażemy na pewne elementy związane z niebezpieczeństwem przyjęcia tego dokumentu. I przedstawimy swoje własne stanowisko, oczywiście, z prośbą o uzupełnienie tego materiału jeśli chodzi o Komisję. Natomiast co dalej będzie się toczyć, czy pójdzie-

my dalej drogą, którą zaproponował pan poseł Jerzy Polaczek, to też ta odpowiedź nam pokaże. Jeżeli tu jest akceptacja na tej drodze, to… Rozumiem, że jest zgłoszenie dotyczące akceptacji. Proszę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Jedno doprecyzowanie mojej wypowiedzi, a właściwie dwa. To, o czym mówił pan minister Maciej Jankowski, o tych rozstrzygnięciach kalendarzowych. Oczywiście, to jest w wytycznych, o których pan minister mówił. Ja tylko omawiałem te zagadnienia, powiedziałbym, odnośnie do zmiany filozofii, która ma wpływ na rozstrzygnięcia również przy planowaniu choćby budżetowym w Polsce, przy tego rodzaju decyzjach. Bo to są nieuniknione skutki dla nas w ciągu tego i następnych lat.

Druga uwaga. Nie domagam się po prostu już takich działań, bo to jest oczywiste, można w Polsce taki moment wybrać. Ale to spośród dziesiątek omawianych spraw wagi ciężkiej, to jest jedna z kluczowych kwestii, z którą się trzeba temu rządowi zmierzyć. Projekt rezolucji, o którą zwracałem się, aby był podjęty na poziomie Sejmu i był przyjęty przez Sejm wobec rządu, rozumiałem, i szanowne prezydium też tutaj posłuchało, rozumiałem jako inicjatywę wspólną projektu komisyjnego takiej rezolucji. Bo możemy wyczerpać drogę, o czym przedmówcy mówili, by przygotować dezyderat, ale ta sprawa i tak stanie po prostu, my jej po prostu nie ominiemy. Jak mówimy o pewnych rzeczach analizując możliwe zagrożenia, to mówimy właśnie o analizie tych zagrożeń na podstawie tego projektu, który jest pewnym dorobkiem i który trudno będzie, że tak powiem, odwrócić w całości, tylko zmienić w większości. Nie podzielam opinii pana ministra, że przy rozstrzygnięciach docelowych Polski nie może uznać za państwo, które na tym traci. Bo że ewidentnie traci wynika choćby z takiej wstępnej opinii merytorycznej na potrzeby Komisji do Spraw Unii Europejskiej.

Tyle z mojej strony. Moja inicjatywa, którą proponowałem na dzisiejszym posiedzeniu, sprowadza się do tego, aby po prostu był to projekt rezolucji zaopiniowanej i przyjętej jako projekt komisyjny dla Sejmu. Żebyśmy po prostu poszli tym torem.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Czyli rozumiem, że jest to wniosek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Oczywiście, wniosek, który zgłaszam formalnie. Po prostu proponuję, aby przy projektowaniu choćby porządku prac Komisji na najbliższe miesiące, tego rodzaju kwestie uwzględnić. Jeśli przyjmiemy ten tok pracy, o którym pan przewodniczący mówił – że najpierw będzie dezyderat, a później w zależności od tego, co otrzymamy, zwrócimy się jako Komisja, aby Sejm zajął tego rodzaju stanowisko. Bo rzadko jest taka sytuacja, w której są rzeczy fundamentalne, gdzie powinniśmy się wypowiedzieć. Może pan minister na jakimś twitterze też w tej sprawie powie nam, bo chcielibyśmy może się dowiedzieć o takich kwestiach, powiedziałbym, zasadniczych. I jakie są tutaj poglądy i opinie. Bo czytam ten mój głos na początku posiedzenia; odnosił się on do różnego rodzaju komunikatów i wywiadów, które są na onetach, na różnego rodzaju nośnikach informacji.

Przed chwilą pan poseł Krzysztof Tchórzewski wspominał o komunikacie Komisji Europejskiej. Jak rozumiem, dla rządu jest to też nowość, czy dla pana ministra Macieja Jankowskiego. Apeluję tutaj właśnie o powagę, bo inaczej będziemy robić po prostu komiksową politykę. Będziemy się dowiadywać o pewnych rozstrzygnięciach cywilizacyjnych dla kraju przy okazji informacji o tym, na jakich dworcach kolejowych będzie wydawana kawa zmarzniętym pasażerom.

A przy okazji: po miesiącu od wejścia w życie rozkładu jazdy, 9 stycznia, weszła głęboka korekta, co, jak rozumiem, przy tej historii refundacyjnej wydarzenie w Poznaniu jakoś umknęło uwagi. Z informacji, które miałem, na trzysta kilkanaście uruchamianych pociągów InterCity, po miesiącu 190 miało ulegać korekcie jeśli chodzi o rozkład jazdy. Może to się w międzyczasie zmieniło, ale to są rzeczy istotne.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Przyjmujemy w takim razie taki tok pracy, że Komisja zobowiązuje prezydium do przygotowania projektu dezyderatu w tej sprawie; już nie będę mówił, w jakiej, bo cały czas

o tym mówimy i każdy z nas rozumie. Natomiast jeśli chodzi o plan pracy, to jeśli zajdzie taka potrzeba, to jutro zapiszemy w nim propozycję, o której mówił pan poseł Jerzy Polaczek. Po pewnym czasie, jeżeli po odpowiedzi będzie taka potrzeba, Komisja podejmie się przygotowania rezolucji. Jeżeli wszystko dobrze zrozumiałem, to taki byłby tok naszych prac.

Czy jest akceptacja Komisji dla takiego wniosku? Jest, za co bardzo dziękuję.

W innych sprawach państwo macie jakieś zgłoszenia? Proszę bardzo.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo krótko. Dwie kwestie. Jedna to oczywiście związana z decyzją Komisji Europejskiej, nie zezwalającą na przeniesienie środków. Chcę jednoznacznie stwierdzić, że podzielam pogląd wyrażony w opinii czy w uzasadnieniu Komisji Europejskiej. Nie ma zagrożenia co do wykorzystania tych środków, bowiem jesteśmy na początku 2012 roku, rozliczamy Fundusz Spójności perspektywy finansowej 2006-2013 do 2015 roku, zgodnie z zasadą N+2.

I druga kwestia. Właśnie w świetle nowego, projektowanego instrumentu finansowego CEF, także na sieć transportową. Moja ocena jest jednoznaczna: inicjatywa ministra Cezarego Grabarczyka była jak najbardziej zasadna. Proszę zauważyć, że ten instrument pozwala tylko i wyłącznie finansować sieć kolejową, oczywiście, telekomunikacyjną i morską, nie drogową. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo. Mam jeszcze dwie sprawy. Już w trakcie naszego posiedzenia otrzymaliśmy skierowanie ze strony pani marszałek dotyczące przyjęcia projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw – druk nr 109, z terminem przedstawienia sprawozdania do dnia 24 stycznia tego roku. Stąd też moja prośba do Komisji, abyśmy o godz. 13 poszerzyli porządek obrad o ten punkt i rozpatrzyli ten projekt ustawy.

Głos z sali:

Jutro?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Tak, jutro o godz. 13 mamy posiedzenie Komisji. Przypominam, że na początku dzisiejszego posiedzenia podjęliśmy decyzję, że jutro o godz. 8.15 rozpatrujemy projekt ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami oraz ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Spotykamy się o godz. 8.15 w sali 106. Oczywiście, jeszcze nasz sekretariat popracuje i wszystkich zawiadomi drogą elektroniczną.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Można?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący. Kiedy w dniu dzisiejszym pochylaliśmy się na posiedzeniu prezydium nad problemem poszerzenia porządku obrad lub też zwołania dodatkowego posiedzenia Komisji dotyczącego opinii o zawartości druku sejmowego nr 109, a więc ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami oraz ustawy – Prawo o ruchu drogowym, uznaliśmy, że jest to sytuacja bez precedensu i należy szybko reagować. Natomiast widzimy, że mamy do czynienia z pewnym procederem albo procedurą, albo z procederem wręcz, kiedy Komisja i członkowie w szczególności zaskakiwani są projektami ustaw, które mają datę tłoczenia z dnia dzisiejszego. Podpowiada mi kolega, że druk jest świeży, dzisiaj wydrukowany. I jest mocno obszerny.

I teraz pytanie: kto weźmie odpowiedzialność za członków Komisji? Czy większość parlamentarna weźmie odpowiedzialność za to, że jutro rozpatrzymy druk sejmowy i do 24 stycznia skierujemy sprawozdanie do pani marszałek Sejmu? Objętość tego druku wymaga co najmniej kilku godzin wnikliwej analizy, a jeszcze i konsultacji z ekspertami.

Panie przewodniczący, to jest praktyka niedopuszczalna i ja protestuję przeciwko takiemu stawianiu sprawy i wprowadzeniu takiego rodzaju procedur w pracy Komisji. Pani marszałek Sejmu być może z jakiś przyczyn ma życzenie. Ale my nie wszystkim życzeniom, a zwłaszcza tym, które w konsekwencji mogą doprowadzić do takiej sytuacji, z jaką mamy do czynienia przy okazji druku nr 109…

Głos z sali:

Projekt poselski.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Tak, projekt poselski. Ale dzisiaj mówimy o tym, że jeżeli nie przyjmiemy druku nr 109, wówczas opinia publiczna zwróci się przeciwko nam. Znaczy przeciwko komu? Posłom, którzy w nocy przyjmą projekt, przyjmą ustawę, która nie będzie właściwie przeanalizowana? Nie ma…

Panie przewodniczący. Jeszcze raz bardzo wyraźnie chciałem zaprotestować w imieniu mojego klubu parlamentarnego i złożyć wręcz protest przeciwko tego typu praktykom. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Wiem, że w ostatnim okresie czasu od rozpoczęcia kadencji, jeśli chodzi o projekty ustaw, to sporo tych projektów nie przepracowywaliśmy na komisjach i Komisja mogła się przyzwyczaić, że w takim toku powinna pracować. Czyli że zbyt często się nie spotykamy i że nie przepracowujemy projektów ustaw i że tak powinno być.

Mogę tak powiedzieć, że jest skierowanie od marszałka, bo funkcjonujemy w jakimś porządku. Jeżeli państwo dojdziecie podczas analizy treści zawartych w druku nr 104 do wniosku, że należy powołać podkomisję, że należy powołać ekspertów, że należy analizować ten dokument bardziej szczegółowo, to oczywiście taka będzie wola Komisji. Więc chodzi nie o przyjęcie tej treści, tylko o pierwsze czytanie. Doskonale wiecie – ci, którzy w parlamencie są drugą, trzecią czy którąś tam kadencję – że nad drukiem nie pracuje się w ciągu 5-10 minut, tylko jest określony tok. Więc pozwólmy powołać podkomisję, pozwólmy popracować. Tak się po prostu pracuje.

Jeżeli dojdziemy do wniosku, że termin 24 stycznia tego roku jest nie do zrealizowania, to oczywiście wystąpimy do pani marszałek o to, aby nam wydłużyła termin przedłożenia sprawozdania. Ale przecież nikt nie mówi o tym, że my jutro o godz. 13 większością jakąś tam, która jest w Komisji, przyjmiemy ten druk. Tylko o tym mówię, o niczym innym i nic się za tym nie kryje. Podejrzliwość też jest jakąś cechą, więc…prosiłbym o to, żeby zrozumieć, że tu nie chodzi o takie działanie „hurra i do przodu” i tylko stosujemy tu jakieś mechanizmy, tylko o normalne rozpoczęcie prac nad tym drukiem. Przecież jutro możemy powołać podkomisję po wysłuchaniu ministra i pojechać do przodu i podkomisja popracuje jeszcze szczegółowo, tak jak chcecie.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący. Pozwolę sobie na polemiczny głos. Otóż, rzecz nie dotyczy podejrzliwości, rzecz dotyczy zasad. Rzecz dotyczy procedur, nie podejrzliwości. Jeżeli pan przewodniczący mówi o pewnym zwolnieniu tempa prac Komisji, to odwołam się chociażby do poprzedniej kadencji. A patrząc na salę, to skład Wysokiej Komisji, część znacząca członków Komisji, pracowała w poprzedniej kadencji i uczestniczyła w większości w posiedzeniach, w bodajże 436 posiedzeniach Komisji Infrastruktury w poprzedniej kadencji. Co daje ponad sto posiedzeń w ciągu roku. Tak, że jeżeli chodzi o kwestię zaangażowania czasowego, to myślę, że nikt z nas tutaj nie protestuje, ani nie ma zamiaru tego zmieniać. Zaś jeżeli mówimy o zasadach, o przejrzystości i transparentności, a przede wszystkim o możliwości stworzenia normalnych warunków pracy, to to właśnie miałem na myśli składając protest przeciwko tego typu praktykom, panie przewodniczący. Zaś pani marszałek Sejmu… jeżeli pan już musi, to powiem tak: mam

pewne doświadczenia w przygotowaniu rozstrzygnięć legislacyjnych, których skutkiem chociażby teraz jest chaos w dystrybucji, zakupie leków. To przecież nikt inny tylko pani marszałek Kopacz taką systematyką pracy spowodowała taką traumę chorych, lekarzy i wszystkich tych, którzy muszą słuchać tego, co się dzieje w obszarze polskiej służby zdrowia. Stąd też myślę, że pani marszałek Sejmu powinna jasno i wyraźnie spotkać się z odporem ze strony Komisji Infrastruktury, próbując nam wdrożyć zupełnie inny styl pracy aniżeli dotychczas. Od pracy w Komisji Infrastruktury nikt się, panie przewodniczący, nie uchyla. Nawet jeżeli, podejrzewam, trzeba będzie spotykać się kilka razy dziennie i w tygodniach bezsejmowych, to zapewne podołamy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Myślę, że wielu posłów chciałoby pracować nad konkretnym projektem i chcemy to umożliwić, przynajmniej jeśli chodzi o moje stanowisko w tej sprawie. Chciałbym uspokoić pana przewodniczącego Andrzeja Adamczyka, że sam zgłoszę o powołanie podkomisji nadzwyczajnej. Proszę być spokojnym.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący. Mam świadomość, co to znaczy termin złożenia sprawozdania do 24 stycznia. Sześcioletnie doświadczenie parlamentarne każe mi na ten temat mieć podstawową bądź całkowitą wiedzę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

To pewnie skończymy. Dziękuję bardzo. Do widzenia.